

Neustadt am Rügenberge

Nr.	Bezug	Stellungnahme	Erwiderung	Empfehlung
135A	2.5.2 Leitbild der Raumordnung	<p>2. <u>Buslinienangebot</u></p> <p>2.1 Regionalbusangebot - Anbindung der ländlichen Kleinzentren und der kooperierenden Kleinzentren</p> <p>Angesichts stagnierender bzw. rückläufiger Einwohnerzahlen sollen Planungsansätze, Methoden und Maßnahmen der städtischen Siedlungsplanung dazu beitragen, Lebensqualitäten in den Stadtteilen zu erhalten. Dabei stehen die Anbindung von Wohnbebauung an soziale und technische Infrastrukturen sowie die Sicherung der Nahversorgung und der Mobilität im Fokus. Durch ein kompaktes Siedlungsgefüge sollen attraktive Strukturen für ältere Menschen in den Stadtteilen geschaffen werden, die auch für Familien und Kinder von Vorteil sind.</p> <p>Zu diesem Zweck hat der Rat der Stadt Neustadt a. Rbge. in seiner Sitzung am 10.07.2014 Ziele zur Entwicklung von Wohnbauland beschlossen. Dabei soll die Entwicklung von Wohnbauland zukünftig unter Einhaltung u. a. der nachfolgenden städtebaulichen Zielsetzungen vorgenommen werden:</p> <p>"1.1 Analog zu den Vorgaben der Landesplanung und Raumordnung (Zentrale Orte Prinzip) ist das Neustädter dreistufige Gliederungssystem als Grundlage für die städtebauliche Entwicklung der Stadt Neustadt a. Rbge. weiterhin bindend.</p> <p>1.2 Die Kernstadt Neustadt a. Rbge. soll als Siedlungsschwerpunkt vorrangig Wohnentwicklungsstandort sein. Die Stadtteile, die</p>	<p>Die Stadt Neustadt hat heute mit dem sogenannten "Neustädter Stern" ein hochattraktives Angebot im ÖPNV. Abb. C 17 belegt, dass sich das Busangebot in den Ortsteilen in Neustadt als einziges der außen liegenden Kommunen in der Angebotsdichteklasse 2 befindet. Durch die Ausrichtung auf feste Achsen und dem verlässlichen Übergang auf den SPNV am Bahnhof Neustadt besteht eine Angebotsstruktur, die von den Bürgerinnen und Bürgern vergleichsweise gut angenommen wird (Vgl. Abb. C 19 zur Nachfragedichte). Das vorgelegte Konzept der Stadt Neustadt mit vielen dezentralen Angebotsformen gefährdet aus Sicht der Verwaltung das gute bisherige Angebot und lässt sich wirtschaftlich nicht abbilden. Von daher sollte von einer grundsätzlichen Veränderung der Angebotsformen in Neustadt abgesehen werden.</p>	<p>nicht folgen</p>

	<p>gesicherte ländliche Kleinzentren sind, sollen bedarfsgerecht eine über die Eigenentwicklung hinausgehende Siedlungsentwicklung anbieten. In den übrigen Dörfern, die keine Versorgungsschwerpunkte sind, wird neues Wohnbauland in einem Umfang von 2 % der Siedlungsfläche vorgehalten, um den Bedarf Bauwilliger zu decken...</p> <p>Folgende Stadtteile sind ländliche bzw. kooperierende ländliche Kleinzentren:</p> <ul style="list-style-type: none"> · Hagen / Eilvese · Mandelsloh / Helstorf · Mardorf · Bordenau <p>Das Verhältnis der Grundbaseinsfunktionen Versorgen und Wohnen in den kooperierenden ländlichen Kleinzentren ist konzeptionell aufeinander abzustimmen...." (der Stellungnahme wird die Karte der Verflechtungsbereiche, Anlage 2 zur Beschlussvorlage Nr. 2014/021/3, beigelegt)</p> <p>Ziel dieses Beschlusses ist, die verbleibende Entwicklung zur Stärkung einzelner Infrastrukturangebote zu nutzen. In diesem Kontext werden mittelfristig Anpassungen der Busverkehrsplanung erforderlich. Dabei ist vorstellbar, dass die in den Verflechtungsbereichen (siehe anliegende Karte) der ländlichen Kleinzentren gelegenen Stadtteile durch Sammeltaxis und Bürgerbusse mit den ländlichen Kleinzentren verknüpft werden und diese Zubringer- bzw.</p>		
--	---	--	--

	<p>Spezialverkehre wiederum zeitlich und räumlich an die Regionalbuslinien in Richtung Kernstadt - und umgekehrt - angebunden werden.</p> <p>Der Stadtteil Mardorf ist nach o. g. Beschlusslage ländliches Kleinzentrum und hat aufgrund seiner touristischen Bedeutung auch künftig die Aufgabe, eine über die Eigenentwicklung hinausgehende Siedlungsentwicklung vorzunehmen. Das bislang bestehende Busangebot wird dieser Bedeutung nicht gerecht. Durch das Angebot der Spezialverkehrslinie 835 werden die bestehenden Angebotsschwächen der Regionalbuslinie 830 zwar deutlich verringert, aber durch die jahreszeitliche Begrenzung der Linie 835 ist das Angebot nicht ausreichend. Es besteht der Bedarf, die Linie 835 zeitlich auszuweiten bzw. dauerhaft einzurichten. Die Verbindung zwischen Mardorf und Schneeren ist ebenfalls von Bedeutung, weil Schneeren in dem Verflechtungsbereich Mardorfs liegt.</p> <p>Die Stadtteile Hagen, Mandelsloh und Bordenau sind ebenfalls ländliche Kleinzentren und sollen auch künftig eine über die Eigenentwicklung hinausgehende Siedlungsentwicklung beibehalten. Die Stadtteile Hagen und Mandelsloh haben dabei die Besonderheit, dass ergänzende Grunddaseinsfunktionen Versorgen und Wohnen in Kooperation mit den jeweils benachbarten Stadtteilen Eilvese und Helstorf langfristig abgedeckt werden sollen. Das bedeutet für den Busverkehr, dass diese Stadtteile nicht nur mit der Kernstadt, sondern sowohl untereinander als auch mit den übrigen Dörfern ihrer Einzugsbereiche bzw. mit den Dörfern ihrer Verflechtungsbereiche komfortabel miteinander verknüpft werden sollten.</p> <p>Mittelfristig besteht daher Bedarf, die Stadtteile</p>	<p>Ein Antrag auf Ausdehnung der Angebots der Linie 835 wurde im Rahmen der Fahrplanmaßnahmen 2016 gestellt. Die Verwaltung schlägt vor, dem Antrag aus finanziellen Gründen nicht zu folgen. Ein politischer Beschluss erfolgt voraussichtlich im Juni 2015.</p>	
--	---	---	--

		<p>Hagen und Eilvese – auch in den Wohngebieten – mit einer Buslinie direkt miteinander zu verknüpfen. Für die Stadtteile Mandelsloh und Helstorf besteht baulich bereits die Möglichkeit, die Regionalbuslinien 460 und 870 an der Umsteigeanlage in Helstorf miteinander zu verknüpfen. Hier bedarf es einer optimalen Vernetzung der Regionalbuslinien bzw. einer Neukonzeption des Busangebotes für eine attraktive Verbindung dieser Stadtteile untereinander und mit der Kernstadt.</p>	
136	D 1.1.2 Angebote der ersten Bedienungsebene in der Region Hannover (ohne LHH)	<p>2.6 Stadtverkehr</p> <p>Die Erschließung der Wohngebiete in der Kernstadt wird zurzeit hauptsächlich mit den Stadtverkehrslinien 801, 802, 803 und 804 versorgt. Hier bedarf es einiger Optimierungen. In der Tabelle DV 1 ist im NVP 2014 bei der Festsetzung des Handlungsbedarfes bereits für den Fahrplan 2018 die Überplanung des Stadtverkehrs Neustadts (Linien 802 und 803) aufgeführt. Es fehlen allerdings Hinweise über die Zielrichtung der geplanten Überplanung. Aus diesem Grund werden die städtischen Interessen zur Verbesserung des Stadtverkehrs aufgeführt:</p> <p>– Im Nordwesten der Kernstadt wird das Baugebiet Auenland stetig fortentwickelt. Das seit März 2014 rechtskräftige Bebauungsplangebiet Nr. 159 G3 befindet sich zur Gänze und das bereits vollgelaufene Bebauungsplangebiet Nr. 159 G2 befindet sich zur Hälfte außerhalb der Einzugsbereiche der nächsten Bushaltestellen der Linie 802. Für die nächsten Baugebiete werden die Bauleitplanungen Anfang 2015 ins Aufstellungsverfahren gehen. Daher bedarf es dringend einer räumlichen Ausweitung des Buslinienangebotes. Dieses sollte auf die in Kürze vorliegende Aktualisierung der Rahmenplanung für</p>	<p>Eine Überplanung des Stadtverkehrs in der Kernstadt ist voraussichtlich für den Fahrplan 2017 angedacht. Dabei steht insbesondere die verbesserte Anbindung des Baugebiets Auenland im Fokus.</p> <p>Eine Umsetzung eines neuen Stadtbuskonzeptes steht unter dem Vorbehalt der Finanzierbarkeit.</p>
			<p>folgen</p>

	<p>das Auenland abgestimmt werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> – In den nordwestlichen Wohngebieten, insbesondere im Auenland, fehlt tagsüber und insbesondere nach 20 Uhr die Möglichkeit, einen Bus mit Anbindung auf den Regionalexpress zu nehmen. Die Stadtverkehrslinie 802 ist in Richtung Bahnhof ganztägig nicht regelmäßig mit dem Zugverkehr vertaktet. Andere Rufbuslinien bedienen abends die nordwestlichen Baugebiete nicht. Hier besteht aufgrund der steigenden Einwohnerzahlen und vorhandener Nutzungen wie Alten- und Pflegeeinrichtungen, Hotel usw. auch Bedarf für ein regelmäßiges Angebot auch am Abend, z. B. mit dem Rufbus, in Richtung Bahnhof. – Am Krankenhaus Neustadt wurde ein Ärztehaus realisiert, in dem sich fünf Facharztpraxen mit Apotheke, Alten- und Pflegeeinrichtung und weiteren Nutzungen aus dem Gesundheitsbereich befinden. Das Krankenhaus und die Facharztpraxen sollten auch für Bewohner der Ortsteile komfortabel erreichbar sein. Hier ist eine Angebotsverdichtung auf einen halbstündlichen Takt wünschenswert. Weiterhin sollte geprüft werden, ob eine Vertaktung der Stadtverkehrslinie 803 mit den S-Bahnen Vorteile für die Fahrgäste mit dem Fahrziel vom und zum Krankenhaus/Ärztehaus bieten kann. 		
137 D II 6.2 Verkehrsangebot Bus	<p>Der Ortsrat der Ortschaft Eilvese wünscht, die Linie 830 an Schultagen besser auf die Ankunft des Regionalexpresses um 13:41 Uhr abzustimmen. Zurzeit beginnt die nächste Fahrt der Linie 830 erst um 14:19 Uhr.</p>	<p>An schulfreien Tagen besteht eine Abnahme des RE um 13:41 Uhr, an Schultagen ist die Fahrt vorgezogen wegen des Schulschlusses an diversen Schulen, u. a. an der BBS Neustadt.</p>	<p>nicht folgen</p>
138 Kapitel D II: Das Angebotskonzept	<p>2.2 Sonstiges zum Regionalbusangebot</p> <p>Die Regionalbuslinie 840 soll auf Wunsch des Orsrates der Ortschaft Bevensen auf den Hin- und Rückfahrten wieder alle Haltestellen in Laderholz</p>	<p>Dieser bereits in der Vergangenheit mehrfach gestellte Antrag kann auf Grund des Umlaufes der Linie 840 nicht realisiert werden, ohne dass es zu einem erheblichen</p>	<p>nicht folgen</p>

	anfahren.	Fahrzeugmehreinsatz kommt.	
139 D II 6.2 Verkehrsangebot Bus	Der Ortsrat der Ortschaft Bordenau bittet erneut um Prüfung, ob eine Vertaktung der Regionalbuslinie nach Marienwerder mit dem Regionalexpress nach Hannover am Bahnhof Neustadt möglich ist. Zudem wird eine bessere Vertaktung für Busverbindungen vom Bahnhof zum Ärztehaus am Krankenhaus gewünscht.	Der Antrag zur Verbindung Bordenau - Bf. Neustadt mit Anschluss an den RE wurde in den vergangenen Jahren bereits mehrfach geprüft und kann aufgrund von Randbedingungen der Linie 440 nicht ohne erhebliche Mehrkosten umgesetzt werden. Zwischen dem Bahnhof Neustadt und dem Krankenhaus in Neustadt fährt meist vertaktet und etwa stündlich die Buslinie 803.	nicht folgen
140 D II 6.2 Verkehrsangebot Bus	Der Ortsrat der Ortschaft Mühlenfelder Land wünscht die Einrichtung einer Busverbindung zwischen Hagen und Mariensee.	Dieser Fahrplanantrag wird zur Kenntnis genommen und im Rahmen der Fahrplananträge zu einem der nächsten Fahrpläne bearbeitet.	Kenntnisnahme
141 D II 6.2 Verkehrsangebot Bus	Der Ortsrat der Ortschaft Helstorf wünscht eine Querverbindung zwischen den Stadtteilen Esperke und Niedermstöcken sowie die Optimierung der Rufbuszeiten.	Dieser Fahrplanwunsch wird zur Kenntnis genommen. Ein ausreichendes Fahrgastpotenzial für eine Verbindung im Linien- oder Bedarfsverkehr wird nicht gesehen.	nicht folgen
142 D II 6.2 Verkehrsangebot Bus	Der Ortsrat der Ortschaft Mardorf wünscht, die Haltestelle Alte Moorhütte wieder regelmäßig anzufahren.	Dieser Fahrplanantrag wird zur Kenntnis genommen. Werktags wird die Haltestelle mit sieben Fahrtenpaaren angebunden. Eine Bedienung mit allen Fahrten würde dazu führen, dass die Fahrzeugumläufe nicht gehalten werden können. Folge wäre eine nicht immer zeitgerecht Bedienung der RE am Bf. Neustadt, wenn nicht zusätzliche Busse eingesetzt werden. Dies ist aus Kostengründen nicht möglich.	nicht folgen
143 D II 6.2 Verkehrsangebot Bus	Der Ortsrat der Ortschaft Mandelsloh wünscht eine	Dieser bereits in der Vergangenheit	nicht folgen

	<p>Erweiterung der Linie 840 von Laderholz nach Lutter bis zur Haltestelle Mandelsloh Friedhof.</p>	<p>abgelehnte Fahrplanantrag wird zur Kenntnis genommen. Aus umlauftechnischen Gründen ist eine kostenneutrale Umsetzung nicht möglich.</p>	
<p>144 E II 1. Fahrplanangebot - Zielkonzept</p>	<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>die Stadt Neustadt a. Rbge. nimmt die Fortschreibung des NVP 2014 zustimmend zur Kenntnis. Die Inhalte zur Überplanung des Stadtverkehrs in der Kernstadt hinsichtlich der Siedlungsentwicklung im Baugebiet Nordwest, der neue flächenbezogene Ansatz zum barrierefreien Ausbau der Bushaltestellen sowie die Umsetzung der Planungen zur Neugestaltung und Verbesserung des ZOB in der Kernstadt werden besonders begrüßt.</p> <p>Ergänzend werden von der Stadt Neustadt a. Rbge. folgende Anregungen gegeben, mit der Bitte, diese im NVP 2014 zu berücksichtigen:</p> <p>1. <u>SPNV-Angebot</u></p> <p>Der Bahnhof Neustadt zählt zu den Stationen mit den höchsten Ein- und Aussteigerzahlen innerhalb der Region Hannover. Die SPNV-Anbindung an das Oberzentrum Hannover erfolgt mit den Linien RE 2 und S 2, die jeweils in einem stündlichen Takt verkehren. Leider verkehren die Linien sowohl in Richtung Hannover als auch in Richtung Nienburg in jeweils 13- bzw. 15-minütigem Abstand kurz nacheinander. Wünschenswert wäre die Ergänzung der Abfahrtszeiten zu einem annähernd halbstündigen Takt. Alternativ könnte eine Verdichtung der Fahrten in den Hauptverkehrszeiten mit regelmäßigen Verstärkerfahrten zu deutlichen Qualitätsverbesserungen führen.</p>	<p>Eine Optimierung des Angebotes ist auf Grund der unterschiedlichen Aufgaben und der damit verbundenen Haltepolitik der S-Bahn und des RegionalExpresses nicht möglich. Eine Ausweitung der Verstärkerfahrten ist stets in Zusammenhang mit der Nachfrage sowie eine mögliche Finanzierung zu sehen.</p>	<p>nicht folgen</p>

145	E II 3.3 Maßnahmenkonzept	4. <u>Sonstiges</u> Die Stadt Neustadt a. Rbge. begrüßt das Pilotprojekt des Lokalen Kümmerers als sichtbaren Ansprechpartner für Sauberkeit und Sicherheit an den SPNV-Stationen. Die Maßnahme läuft in Neustadt a. Rbge. sehr gut und es gibt sehr viele positive Rückmeldungen. Die Stadt Neustadt a. Rbge. regt die dauerhafte Einrichtung der Projekte des Lokalen Kümmerers und des Graffititeams an.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Das Projekt wurde verlängert. Nach Ablauf der Projektlaufzeit wird die dauerhafte Einführung erneut geprüft.	Kenntnisnahme
146	E V 3. Maßnahmenkonzept	3. <u>P+R-/B+R-Angebot</u> Die Kapazitätserweiterung und Qualitätsverbesserung der P+R-Anlage am S-Bahn-Haltepunkt Eilvese wird lt. Karte Nr. 17.1 des NVP 2014 bereits mit hoher Ausbaupriorität eingestuft. Die Kapazitätserweiterung und Qualitätsverbesserung der B+R-Anlage Eilvese ist mit mittlerer Ausbaupriorität eingestuft. Es wird vorgeschlagen, Eilvese in der Maßnahmenliste (siehe Tabelle EVI 1) unter den P+R/B+R-Maßnahmen für den Planungszeitraum ab 2015 explizit aufzuführen.	Eine gemeinsame Umsetzung von P+R und B+R ist am Standort Eilvese sinnvoll, so dass die Umsetzung der B+R Anlage mit erfolgen würde. Der Zeitpunkt der Umsetzung ist abhängig von der Klärung der Grundstücksverfügbarkeit und somit zeitlich nicht genau zu benennen, eine Auflistung unter Kategorie 1 in der Tabelle wird ergänzt.	teilweise folgen
147	D II 6.2 Verkehrsangebot Bus	Der Ortsrat der Kernstadt wünscht eine optimale Anbindung des Nahverkehrs an das Regionskrankenhaus – insbesondere an die S-Bahn.	Dieser Fahrplanantrag wird zur Kenntnis genommen. Die Linie 803 bietet schon heute eine auf die Züge abgestimmte Verbindung zwischen Bahnhof und Krankenhaus.	Kenntnisnahme
148	D II 6.2 Verkehrsangebot Bus	Der Ortsrat der Ortschaft Otternhagen wünscht einen Frühbus am Sonntagmorgen, der ca. 2 Stunden vor der ersten Fahrt um 9:45 Uhr eingesetzt wird. Zudem wird eine Ringlinie für das westliche Stadtgebiet unter Einbeziehung des Gewerbegebietes vorgeschlagen. Hier wird Bedarf für ältere Mitbürger gesehen, um die Einkaufsmöglichkeiten im Gewerbegebiet erreichen zu können.	Die Buslinien in der Kernstadt sollen zum Fahrplan 2017 überprüft werden.	nicht folgen
149	D II 6.2 Verkehrsangebot Bus	Der Ortsrat der Ortschaft Schneeren wünscht eine	Die Anbindung des Rufbusses am Bf.	Kenntnisnahme

	<p>bessere Vertaktung für die Verbindung am Wochenende von Schneeren nach Hannover. Derzeit bestehen Wartezeiten von ca. 40 Minuten. Die Vertaktung der Linie 830 mit der Linie 803 soll ebenfalls verbessert werden, um lange Wartezeiten auf dem Weg zum Krankenhaus zu vermeiden.</p>	<p>Neustadt ist nicht optimal und wird im Rahmen der nächsten Fahrplanmaßnahmen nochmal geprüft. Eine Verbesserung würde aber zu einer erheblichen Kostensteigerung führen. Sowohl die Linie 830 als auch die Linie 803 sind auf Züge am Bf. Neustadt ausgerichtet. Wenn diese Anschlüsse beibehalten werden, ist eine Verbesserung der Abstimmung untereinander nicht möglich.</p>	
<p>150 D 2. Mindestbedienungsstandards</p>	<p>2.3 Schulbusangebot</p> <p>Die Schulentwicklung für den ländlichen Raum der Stadt Neustadt a. Rbge. wird in den nächsten Jahren vor dem Hintergrund des demographischen Wandels und stetig fallender Schülerzahlen mit wesentlichen Veränderungen für die Grundschulbezirke und -standorte einhergehen. In den örtlichen politischen Gremien werden zurzeit folgende Schritte der Schulentwicklungsplanung diskutiert:</p> <p>Die Grundschule Mardorf wird mit Ablauf des Schuljahres 2014/15 aufgehoben und dem bisherigen Schulbezirk Schneeren zugeordnet. Die Außenstelle Helstorf und die Grundschule Mandelsloh werden voraussichtlich zu einem Schulbezirk zusammengefasst. Die Entscheidung über den künftigen Standort ist noch offen. Die Grundschule Eilvese wird der Grundschule Hagen zugeordnet, wenn die Gesamtschülerzahl 60 innerhalb von vier aufeinander folgenden Schuljahren unterschritten wird. Die Grundschulen Mariensee, Poggenhagen und Bordenau bleiben bis auf weiteres bestehen. Sobald die Gesamtschülerzahl 60 innerhalb von vier aufeinander folgenden Schuljahren unterschritten wird, ist</p>	<p>Die Hinweise auf geplante Änderungen in der Schullandschaft werden zur Kenntnis genommen. Vor der Entscheidung sollten die Region Hannover und die RegioBus bei geplanten Änderungen unbedingt beteiligt werden, damit passende und möglichst kostengünstige Lösungen bei der Schülerbeförderung gefunden werden können.</p>	<p>Kenntrnisnahme</p>

		<p>die jeweilige Schule aufzuheben. Welchen Schulbezirken die jeweiligen Grundschulen zugeordnet werden sollen, ist noch offen. Die Grundschulen Mandelsloh/Heilstorf, Hagen und Otternhagen werden Schwerpunktschulen für den Unterstützungsbedarf körperliche und motorische Entwicklung im ländlichen Raum.</p> <p>Mit Umsetzung der Schulentwicklungsplanung werden grundlegende Veränderungen bzw. Neuordnungen im Schülerverkehr erforderlich und sollten in die Gesamtüberlegungen des NVP 2014 einfließen. Die endgültigen Beschlüsse für die Schulentwicklungsplanung werden Ihnen zugeleitet, sobald diese vorliegen.</p> <p>Der Ortsrat der Ortschaft Mühlenfelder Land wünscht, dass die Schulbuslinie von der Straße Alte Feldmühle durch das Neubaugebiet in Richtung der Straße Am Gänseberg geführt wird.</p>	<p>Die Umsetzung wurde geprüft und im Ergebnis als nicht durchführbar bewertet.</p>	
151	E IV 3.3.1 Haltestellen	<p>2.5 Barrierefreier Ausbau von Haltestellen</p> <p>Es wird begrüßt, dass vorerst in jedem Ortsteil jeder Kommune eine barrierefreie Bushaltestelle angeboten werden soll. Im Stadtteil Mardorf besteht der Wunsch, die Haltestelle Kirche barrierefrei auszubauen.</p>	<p>Die angesprochenen Punkte werden an anderer Stelle im Rahmen der Abstimmung zu zukünftigen Bauprogrammen zwischen Stadt und Region Hannover geprüft.</p>	Kenntnisnahme
152	Kapitel D I: Das räumliche Konzept	<p>2.4 Anbindung an Nachbarkommunen</p> <p>Angesicht vielfältiger historisch gewachsener Beziehungen von Dörfern in der Randlage des Regionsgebietes und den daraus resultierenden wirtschaftlichen Erfordernissen sollten verschiedene Buslinien in die Nachbarkreise verlängert werden. Auch vor dem Hintergrund der demografischen Entwicklung ist ein gut funktionierender öffentlicher Nahverkehr mit möglichst kurzen Wegen von großer</p>	<p>Der langjährige Wunsch nach einer Anbindung der nördlichen Ortschaften der Stadt Neustadt in den benachbarten Landkreis ist bekannt und auf Grund der langen Fahrzeit bis zur Kernstadt Neustadt nachvollziehbar. Eine Umsetzung scheiterte bisher an den sehr hohen Kosten und dem relativ geringen Fahrgastpotenzial. Darüber hinaus sehen die Standards des NVP eine</p>	nicht folgen

	<p>Bedeutung, damit die älteren Bürgerinnen und Bürger möglichst lange in ihrem gewohnten Umfeld leben können. Auch wenn die Finanzierung der Busangebote grundsätzlich von den Verkehrsträgern der einzelnen Körperschaften geleistet wird, muss in Zukunft verstärkt nach Möglichkeiten gesucht werden, über politische Grenzen hinweg Lösungen für optimale ÖPNV-Angebote zu finden. Damit können ländliche Siedlungen nachhaltig gestärkt, die Lebensbedingungen der ländlichen Bevölkerung verbessert und die Fahrgastzahlen des Nahverkehrs erhöht werden.</p> <p>Für die nördlichen Stadtteile der Stadt Neustadt a. Rbge. ist die Verlängerung der Buslinien in den Heidekreis bzw. nach Schwarmstedt von besonderem Interesse. In Schwarmstedt gibt es gute ärztliche Versorgung, Einkaufsmöglichkeiten und einen S-Bahnanschluss. Von dort und vom S-Bahnhaltepunkt Lindwedel besteht die Möglichkeit für die Bewohner der nördlichen Stadtteile Neustadts, in deutlich kürzerer Zeit das Oberzentrum Hannover zu erreichen als über den Weg mit den Regionsbuslinien zur Kernstadt und den dort verkehrenden RE- und S-Bahnzügen. Unter diesem Aspekt wäre der Nutzen einer verlängerten Busanbindung besonders hoch zu bewerten.</p> <p>Konkret werden von den folgenden Ortschaften Verlängerungen der Regionalbuslinien in Nachbarkommunen gewünscht:</p> <p>Der Ortsrat der Ortschaft Mandelsloh wünscht für die Ortschaften Niedernstöcken und Stöckendreber eine Verbindung nach Schwarmstedt.</p> <p>Der Ortsrat der Ortschaft Heistorf wünscht die Verlängerung der Buslinien 460 und 870 nach</p>	<p>Anbindung an Zentren außerhalb der Region Hannover bisher nicht vor. Für einzelne Fälle wird die Umsetzung von (kreativen) Lösungen nicht ausgeschlossen, wenn ein ausreichendes Fahrgastpotenzial vorhanden ist und die Kosten im Rahmen bleiben. Dies können z. B. Angebote von Bürgerbussen benachbarter Kommunen sein.</p>	
--	---	---	--

		<p>Schwarmstedt. Alternativ könnte der Stadtteil Esperke von den Buslinien des Heidekreises an Schwarmstedt und Lindwedel angebunden werden. Bei den Entscheidungsträgern des Heidekreises besteht die Bereitschaft, die dortigen Buslinien von Schwarmstedt und Lindwedel nach Esperke zu führen. Die Mehrkosten für die um ca. 2 km verlängerte Fahrtroute würden ca. 5.500 EUR pro Jahr betragen und müssten von der Region Hannover übernommen werden.</p>		
		<p>Der Ortsrat der Ortschaft Bordenau wünscht die Einrichtung einer Verbindung von Bordenau nach Wunstorf.</p>		